

Parlamento Nazionale

Camera dei Deputati.

Presidente: Biancheri — ore 14.35.

Lo scioglimento del Consiglio.

E' data lettura una proposta di legge del deputato Lucera, Lucera, Del Varco, De Andrei e Greppi per avocazione allo Stato delle spese, di cui all'art. 172 della legge 10 febbraio 1880.

La salute dell'on. Miniscalchi-Erizzo.
Presidente. Comunica un telegramma del Prefetto di Milano col quale si annuncia che il ministro le spese di guarigione del deputato Miniscalchi-Erizzo, (Giovani).

I danneggiati dal terremoto delle Calabrie.

Pozzo (Finanze). Alfino. Arigo che chiede il parere del Governo sulla interpretazione dell'articolo 94 della legge 30 giugno 1909 per i danneggiati dal terremoto, espressa le dichiarazioni fatte l'altro ieri all'on. Falei. Poche ore sono passate in tribunale, ma anche ricorsi in via amministrativa, dei quali il Ministero attende l'esito.

Un fante marittimo a Portofino.

Dari (L. F.). risponde al dep. Covagari che aveva chiesto la subito l'impiego del fante marittimo nel promontorio di Portofino.

Sulla linea Napoli-Napoli-Poggioredda.

Dari (L. F.). Al dep. Alfonso Lucifero, dimostra che non è possibile ammettere nel treno RS Napoli-Poggioredda i viaggiatori di 1ª classe diretti alle provincie di Catanzaro e di Cosenza, perché quel treno non potrebbe sopportare il numero.

Lucifero Alfonso non è soddisfatto.

Sale di maternità in Roma.

Facci (Interno). Assicura l'on. Santilli che il Governo non intende che sia stimolato in Roma il numero delle sale di maternità, ridotte dalla Congregazione di carità soltanto temporaneamente, in pendente di un riordinamento completo del servizio.

Santilli raccomanda che la temporanea non si prolunghi eccessivamente e che le sale di maternità siano riaccese al loro scopo umanitario e morale e non messe a servizio degli anni.

La Cassa sanatoriale di previdenza.

Nannicelli (Agricoltura) assicura il dep. Romanelli che il disegno di legge già presentato e che era passato alla Commissione, prevede agli impegni assunti dalla Cassa nazionale di previdenza circa l'importo annuo di L. 130 a favore degli operai iscritti alla Cassa stessa, che si sono in parte validi al lavoro.

Ad altre interrogazioni dello stesso Romanelli risponde che, nel Consiglio della previdenza, non ha ancora una rappresentanza dell'Ufficio del lavoro.

Proposta di legge.

Il Parlamento parlamentare.

Facchi svolge una proposta di legge diretta a far dichiarare opere di seconda categoria le argentiature dei canali: Servizio navigabile. Proposta di S. Polo e Lando sulla destra del torrente Parma. E' presa in considerazione, consentendo il Governo.

Impianti ferroviari di previdenza.

Giannone (L. F.). presenta un disegno di legge per unificazione degli istituti di previdenza del personale delle Ferrovie di Stato.

Interpellanze ferroviarie.

De Andrei attribuisce le condizioni presenti del servizio ferroviario, non a colpa del Ministero, ma del Direttore generale delle Ferrovie, ma agli errori commessi da un vicesegretario del Governo i quali ebbero la sanatoria dal Parlamento.

Il vicesegretario specializzato all'assunzione del servizio postale dell'impresa, il cui personale partecipa e la parte maggiore della, ancora amministratore.

Alle cause remote l'azione si aggiunge una prossima: consistente nella organizzazione della Direzione generale del servizio ferroviario, accentrata, priva della necessaria autonomia e non secondaria dal personale superiore.

Non esiste che una possibile ripartizione improvvisata al suo stato di cose, ma senza l'indispensabile ad accelerare i miglioramenti necessari, che si accordino al direttore generale l'autonomia e i poteri necessari (autorizzatori). Affirma che vi ha un conflitto tra il personale superiore e il direttore e che questo conflitto bisogna anzitutto eliminare.

Risponderà di discutere a non tempo in quale modo si dovranno spendere i centomila miliardi annuati dal Ministro del Tesoro per le ferrovie, afferma che occorre anzitutto modificare tutte le leggi costitutive dell'organizzazione ferroviaria che deve avere una effettiva autonomia.

Se non si arriva a questa autonomia, aggiungerà l'onorevole, senza le parole della Corte dei conti, i fondi non si avrà mai né un esercizio buono, né un controllo vero, né un'azienda industriale e organizzativa.

Invita perciò il Ministro a comporre con vecchi e consuetudini (beni), per assicurare al Paese un servizio ferroviario rispondente alle necessità del Paese (buono lavoro all'Est).

Edoardo di Cernaia al Ministro dei lavori pubblici dice che l'attuale direzione ferroviaria dipende dalla insufficienza del materiale mobile e degli impianti fissi e se l'onorevole pensi che vi concorra causa non meno gravi.

Non può essere d'accordo con l'on. De Andrei intorno all'opportunità di dare all'amministrazione ferroviaria un'assoluta autonomia, e in ogni modo, anche ammesso che l'autonomia, sarebbe sempre necessario avere la persona, indubbiamente capace di presidiarla.

Secondo l'onorevole la maggior parte degli inconvenienti deplorati nel servizio ferroviario dipendono dall'eccessivo imperio del Direttore generale, che ha voluto conservare di un tratto gli ordinamenti ereditati dalle Compagnie.

Difende la Direzione compartimentale, affermando che ogni loro iniziativa è paralizzata dalla Direzione generale che accetta a ogni iniziativa. Quanto al personale che fa un errore, è inestorabile nel nuovo organismo ferroviario il vecchio ispettorato governativo, che aveva fatto errore, ma non bisogna dimenticare che il base personale ferroviario è indisciplinato e trascurato, in modo deplorabile l'adempimento del proprio dovere communiti.

Lamenta che il personale ferroviario, che è un corpo di funzionari dello Stato, si creda lecito di opporsi al superiore e ai superiori, e di opporsi contro l'autorità dello Stato (approvazioni).

Conclude invocando dal Governo oltre i provvedimenti finanziari una politica ferroviaria di previdenza e di energia che valga ad assicurare un servizio così intimamente legato all'economia nazionale. (Bene, Bravos).

Finelli, a nome anche degli on. Danno e Albertini, richiama l'attenzione del Governo sulle disastrose condizioni in cui trovano ridotti l'industria e il commercio per la insufficienza ed il disordine del servizio ferroviario.

Si riferisce in particolare modo alla città di Torino dove, per il disservizio ferroviario, è permeante il pericolo di arresto del traffico e del blocco dei trasporti, e aggiunge che il Municipio di Torino non manca a suo tempo di segnalare l'assoluta deficienza degli impianti e delle stazioni per le crescenti esigenze del traffico.

Ci sono fatti per dimostrare l'enorme confusione che regna nel servizio ferroviario, quando il personale invoca da una parte maggior disciplina e da un'altra un maggiore senso del dovere e dall'altra un'equazione, rigida applicazione delle leggi e del regolamento in modo da evitare il pericolo di ferroviari e di arrivi.

Considera anche troppo complicato e troppo pesante il congegno amministrativo dell'organismo ferroviario onde non si può mai rispondere alle esigenze del servizio e delle esigenze del commercio e dell'industria.

Conclude suggerendo che la discussione non si perda nella ricerca inutile di responsabilità, e si proceda invece, con concordia di sentimenti, ad

eliminare le difficoltà presenti e a preparare un migliore servizio ferroviario.

Turati. Chiede di conoscere quali provvedimenti abbia preso il Governo per ovviare alle gravissime difficoltà che minacciano la questi giorni la industria e i servizi pubblici di alcuni importanti centri e il paese di innumerevoli lavoratori, la conseguenza delle crescenti difficoltà del servizio ferroviario.

Dice che la situazione attuale è la conseguenza di venti anni di errori in fatto di politica finanziaria e ferroviaria; e solo, come si è spiegato, fa pensare che in questo attuale disservizio, le classi capitaliste siano state più attente nella rivolta che fa divaricare dalle classi lavoratrici.

Accusa al gravi inconvenienti che per il disservizio servizio ferroviario, si verificano a Milano, e ai pericoli che minacciano ancora la economia civile di quella grande città, invitando il Governo a provvedere prontamente ed energicamente.

Quanto alle cause generali e fondamentali di questa condizione di cose, dice che si possono considerare tre: l'impreparazione dello Stato ad assicurare il servizio ferroviario dopo la sua vigilanza sull'attività delle Compagnie; e la riserva di esenzione a suo tempo il problema dell'ordinamento ferroviario, anche dal punto di vista delle esigenze militari.

Chiede alle piccole e speciali cause, che la responsabilità che si vogliono addossare al personale ferroviario, o al sistema dell'esercizio di Stato, o alla persona del direttore generale.

La difficoltà anzitutto non dall'esercizio di Stato, ma dalla seguitanza a degli errori che furono commessi durante il ventennio dell'esercizio privato. Afferma che lo Stato deve gradualmente modificare i suoi organi e la sua azione al da rispondere alla sua moderna funzione di Stato industriale.

Io questo, e non in una vagheggiata maggiore autonomia, che significherebbe minor responsabilità, deve consistere il progressivo miglioramento dell'esercizio di Stato.

Infine poiché da molte parti si è voluta addossare al personale la causa del presente stato di cose, è convinto che gli agenti ferroviari, come in generale, scrupolosamente il loro dovere, e specialmente il personale subalterno è il primo a sentire i danni del disservizio.

Quanto alla sollecita del personale colui del direttore generale, a questo un fatto, che, lungi dal meritare censure, deve anzi essere ragione di vivo compiacimento.

Così come è esagerato confermare la coscienza a rievocare collaborazioni che il personale ha prestato per diminuire gli inconvenienti. Certamente tutto questo disordine stacca ad esso il personale che si trova sopraffatto di lavoro: non riuscendo come fece e fa prodigi di zelo. Il lavoro si aggrava che la parola del ministro tributata ai nostri ferroviari il dovuto riconoscimento.

E si aggrava pure che il Governo assicura il dovere di organizzare questa collaborazione morale del personale, stimolando a sentire l'importanza delle proprie funzioni e delle proprie responsabilità, impedisce nessuno meglio dal personale più segnalare i mali e suggerire i rimedi adeguati.

Conclude affermando che nell'opera del personale e l'azione del servizio ferroviario, nella sola garanzia di un buon servizio consiste nella identificazione degli interessi del personale con quelli del pubblico e dello Stato. (Approvazioni e Congratulazioni).

Morando interpellò se fare contare il crescente disservizio ferroviario, non omettere prevedere anche a riforme organiche e disciplinari del personale.

Risponde vari episodi che dimostrano il male andamento del servizio. Lamenta la disorganizzazione del personale, ed anche per discutere questa, si riporta ad incidenti ad aneddoti. Descrive inconvenienti verificatisi nel servizio dei viaggiatori e del bagagli, che attribuisce all'incorrettezza burocratica.

Potrebbe ritenere necessaria la massima autonomia del servizio ferroviario, ma non sarebbe possibile la rapidità e l'elasticità necessarie all'andamento delle industrie e del commercio.

Tiene che la Direzione generale suba multiplicità di impieghi incomprensibili servizi.

La proposta suggerisce varie semplificazioni di dettaglio, da adottarsi per accelerare il traffico, e perché siano ascoltate le persone dei viaggiatori. Sono, dice, rimasti provvisori. l'istituto attende con ansietà le dichiarazioni del ministro.

Stenografici attribuiscono il disservizio a cause di responsabilità, di insufficienza di controllo e di impigrità del personale.

Dice che le Società ferroviarie hanno trattato l'Italia come un fattore anello adoperarsi alla sua, senza del contratto di affitto di un potere.

Invita gli effetti del compilato regolamento che ordina il servizio.

Continua con la enumerazione degli inconvenienti, rilevando che non è ancora stata bastevole, e per giunta la dismissione attuale somiglia assai alle dismissioni del passato.

Combatte il concetto dell'autonomia ferroviaria e vuole un'inchiesta sul passato, per preparare l'avvenire. Praticamente tiene a constatare l'insuccesso della Direzione generale con cui è stata organizzata fin qui.

Depone anche la possibilità della ingerenza parlamentare; potenzialmente, dice, presso la Direzione coincide autonomia.

Ricorda quale fu l'effetto di tali ingerenze parlamentari nella fissazione dell'orario dei direttissimi Roma-Pisa, che, per le numerose fermate imposte, perdettero ogni carattere di direttissimi e vennero meno allo scopo per cui furono istituiti.

Raccomanda al Governo di rianimare la fiducia del personale ferroviario, chiamandolo a partecipare ai benefici dell'impresa.

Raccomanda pure di portare il Direttore generale a rendere conto dell'opera sua.

Con queste raccomandazioni chiede il suo dissenso, sperando che il Governo sia tenuto conto. (Approvazioni).

Vici: A domani, a domani!

Stellati (For. del Gov.). Osserva che è di assoluta necessità abbrogare e tirare avanti la discussione.

Alfonso interpellò il ministro dei lavori pubblici per sapere se eventualmente non siano cause dell'ordine disservizio ferroviario, le disposizioni adottate per regolare le rispettive responsabilità degli uffici generali e locali di direzione e degli uffici di controllo.

Si loda dei buoni risultati dati dall'esercizio di Stato di cui è tanto soddisfatto.

Riconosce che si sono commessi degli errori e molti; perciò occorrono modifiche, come ne fecero al loro esercizio la Germania, l'Austria ed altri paesi.

Osserva che non è il caso di occuparsi troppo di particolari ma anzi più dell'ordinamento.

Conclude, nell'attuale esercizio di Stato, difesa principalmente per l'incremento necessario, che non si verificherebbe prima, colla Società.

Nella Direzione, Gen., osserva, c'è eccesso di funzioni e complicazioni burocratiche infinite, incompatibili colle esigenze del commercio.

Confronta l'organizzazione italiana con quella di Germania e di Austria, le quali, prima accentrati, vennero man mano allargate e decentralizzate.

Nota come una riforma si imponga, anche perché le responsabilità siano finite.

Parla poi della circolazione dei veicoli. Riconosce la difficoltà di regolare questo problema. E rileva i difetti dell'organizzazione di questo servizio tra noi.

Il collocamento di questi affari non risponde alla disposizione delle varie correnti commerciali. Tutti questi argomenti conducono l'onorevole a reclamare un riordinamento del servizio, da cui, dice, si otterranno assai migliori risultati di quel che non si creda. (Approvazioni).

Stellati si limita a rispondere ad una osservazione dell'on. Greppi che nel suo l'opinione dell'onorevole è che l'attuale servizio ferroviario del servizio statale.

Esprime i criteri che furono adottati dalla Giunta del bilancio per l'incremento dei risultati.

Fra-
rammento
del Pra
Vi pa
polloni
dente de
ria con
direzio-
Notar
ratillo.
Tommas
Al le
sigg. 7
saligni
R. L. I.
bero dog
cembre
prolazio-
diano ».
Contin
giorni 1
Nelle
sulle ».
Scuola
Lionel
zioni ac-
Ante
vranco
pali seg-
— For
di L. 17
— For
ti traspo-
di L. 10
porti re-
— For
l'impres-
la salute
per l'aspe-
l'Amma, o
anni.
— For
gila al pi
per la ro-
l'asta al
gride, con
canto, a
combina-
l'Altre
sore, alle
Prof. V
l'era br
ore 21.
del tutto
Ingresso
Appar
di milita-
nia vanto.
Per tras-
del Zamp

Telefono:

Morte
Protesti, disol-
limento di
colle da so-
Trasporta-
Le scuo-
tore Nargi
trovandosi
sennò altri
si basco
rioni giudici
Grave
Virgilio fu
te in una
za di dispre-
zi male.
L'altro in
rini, Lucio
ione, tentò
mura.
Insospetito
all'porta al
terra, presen-
Chiamato a
e trovò in
la testa sotto
il digrado
quasi pure
Chiamati
gioli fu tras-
Ragnani, gli
alla spalla
grave.
Fe informato
D'informa-
Marini, si
razioni per
al
Si assie-
leggi, gio-
no che, nella
l'alto avve-
Inveniva
Narcissiti di
do, ieri, pian-
travanti tras-
sionismo
Dalla guar-
te chiamato a
frattura del
Fra domo
Narcissiti, ieri, al
Nuovi 15, bi-
corta Teresa.
Altri signifi-
l'Elvira ripor-
tato dietro, a
Giaccio.
Arresti
arrestato e
genale.
Il Marotta è
per un fatto
di
E perché
rioni, fu an-
cato. I mber-
Fino scom
il giovine Al-
più, in car-
della casa e non
Il fatto fu
per un'assur-
ciccolari al Co-
che. Più al
Effetti in
il conte Giu-
Roma un bac-
del colore di
mente a l'ac-
della parione
ieri mattina
Alfredo Mar-
sotto sorpres-
completamen-
l'ammanto, a
piato. Il fatto
Il furto fu
della fermata.
Cena ten
sull'Olea, la
presso altri gi-
La festa a
ritratto con la
brietta ad ar-
le. Gli mber-
gi. I quali in-
busti, fu arres-
zione Della Tor-
Penza 17, car-
gione che no
Il Ricci, al-
e, mentre al-
piato. Il fatto
tato e accom-
Marini.
Si iniziava
No e l'arres-
to, all'ar-
vono per via di U-
Mancò Basilian
Una cattiva
indietro parlo

Cronaca di Roma

Alle 17 si adunano infatti dal cons. Tenerani oltre il Sindaco i consiglieri Gaetano Melastata, Apolloni, Galluppi, Facelli, Soderini, Santini, Santucci, Voghera, Boncompagni, De Cupis, Acciarresi, Monami, Salustri-Galli, Persichetti, Rambo, Carpegna, Salvati, Fortunati, Pacelli Filippo, Jacoucci, Ceccarelli, Liberali, Seriani, Ruffini.

Alle riforme sociali così composta il 20 ottobre
Genova: sen. Luigi Roux presidente, avv.
e Calderara, dep. Agostino Mantovani, avv.
anni Albano, prof. Carlo Levi, dott. Ottone
rini, cav. Mario Perilli, dott. Plinio Cottafavi,
Umberto Cavaglieri.

inviato al giudice per duplice mancato omicidio premeditato, ieri il Cingola fu condannato a 6 anni e 6 mesi di reclusione, avendo i giudici esclusa la premeditazione ed accordata la pena semplice con attenuanti.

inviato al giudice per duplice mancato omicidio premeditato, ieri il Cingola fu condannato a 6 anni e 6 mesi di reclusione, avendo i giudici esclusa la premeditazione ed accordata la pena semplice con attenuanti.

1

Figure 1

14. **SEBASTIANO**, Appia Antica, dalle 9 al tramonto
Dioniso Massimo, v. San Andrea, dalle 9 al tramonto
Terenzio, viale Mazzini, Labiano 128, dalle 9 al tramonto
Foto Truliani, p. Omicino, dalle 9 al tramonto.

Ingresso Una Lire.

Vaticano Accesso via delle Fontanelle, viale giardino
most di SQUERRE (v. **ETNOLOGICO**, GABRI
NETTO DELLE MASCHERE, dalle 10 alle 11.
E. LATERNARENE PROFANO (p. S. Giovanni in
 Latran), dalle 10 alle 11.
 12. **BORGHESE** (Viale Umberto I) dalle 12 alle 18.
 13. **NAZIONALE** (p. delle Terme 1) dalle 12 alle 16.
ETNOLOGICO (palazzo di Papa Giulio, fuori porta
 del Popolo) dalle 10 alle 18.
 14. **PREISTORICO ED ETNOLOGICO** (p. Colonna
 Romani).
 15. **KIRCHENMUSEUM** (v. Col. Traiana, 2) dalle 10 alle 14.
 16. **ETNOLOGICO** (v. Col. Traiana, 2) dalle 10 alle 14.